

令和3年広審第48号

裁 決

貨物船C岸壁衝突事件

受 審 人 c 1

職 名 C水先人

水先免許 内海水先区一級水先人

受 審 人 c 2

職 名 C水先研修生

水先免許 内海水先区一級水先人

補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官川西篤史出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人c 1を戒告する。

受審人c 2を懲戒しない。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生年月日時刻及び場所

令和3年3月15日06時59分半僅か前

福山港

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船C
総トン数 17,018トン
全長 169.37メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出力 5,850キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Cは、平成21年4月本邦造船所において進水し、操舵室を最上層に配した4層の船橋甲板室を船尾部に、5個の貨物倉を同室前方の上甲板下に、荷役用クレーン各1基を各倉口間の船体中心線上にそれぞれ設け、1機1軸の固定ピッチプロペラ及び最大舵角35度の半釣合い舵を装備する、載貨重量が約2万8千トンのハンディーサイズと称される船首楼付ばら積み鋼製貨物船で、船橋前面から船首端までが約145メートルであった。

操舵室は、前部中央に操舵スタンド、同部左舷側に機関コンソール、同部右舷側にレーダー2台、電子海図情報表示装置等を装備し、前面窓下部中央にレピータコンパス、同窓枠上方に舵角指示器、機関回転計等を備えていた。

(2) c1受審人の経歴等

(一部省略)

c1受審人は、令和3年3月8日から同月15日正午まで福山港に待機して出入港する船舶の嚮導に当たることとなり、X社船舶信号所の南方約4海里沖合に位置する指定錨地E-6で投錨待機中のCをX社の原料岸壁Bバースに着岸させるのに際し、内海水先人会会則に基づき、実船研修中のc2受審人に対する指導水先人に選任された。

(3) c 2 受審人の経歴等

c 2 受審人は、（一部省略）水先人会研修規程に則り、水先研修生の立場で、指導水先人のもとで行う実船研修の一環として、Cに乗船することとなった。

(4) 福山港

福山港は、広島県東部に位置し、国際物流拠点として機能する主要港湾で、港口からX社が建設された鋼管町の造成地（以下「鋼管町造成地」という。）東岸沖合に至る水域には、長さ約4.7海里、幅約350メートル、掘下げ水深16メートルの本航路と称する水路が、JFEスチール福山港導灯（2灯）の000.5度（真方位、以下同じ。）の指導線に沿うように設けられていた。

原料岸壁は、岸壁法線が本航路と概ね平行に鋼管町造成地の東岸に設けられ、南から順にM、L、A及びBの各バースに区画されて鉄鋼原料を積載した船舶の揚げ荷役に供されていた。

(5) 水先人の嚮導態勢等

水先人会は、海難事故防止を図るため、水先人2人で乗船する場合、操船を受け持つ主水先人と同人に情報を提供する副水先人とに分け、各水先人が分担する職務を明記した文書を所属会員に周知していたが、水先人会研修規程では、指導水先人と水先研修生の2人で乗船する場合の各人が分担する職務を定めず、指導水先人が自己の判断と責任において研修水先人を誠実に指導すべき旨を定めていた。

c 1 受審人は、Cの主要目及び航海計器の装備状況、隣接するAバースの係留状況、気象情報等を入手し、着岸操船計画図、引船の船名及び配置、潮汐情報等を示したパイロットインフォメーションカードを作成して嚮導に備え、船長に対する同カードの手交及び接

岸操船計画の説明を c 2 受審人に任せるものの、自らが嚮導に当たることとし、自身が行う操船を見学するよう同受審人に指示した。

c 2 受審人は、水先人会研修規程による実船研修の実施形態に部分操船及び全域操船のほか、操船見学による水先技術の習熟を図る場合があることを承知していたので、c 1 受審人の指示に従い、同人が行う操船の見学に専念することとした。

(6) 操船計画

c 1 受審人は、引船 1 隻を先導させて本航路をこれに沿って北上し、鋼管町造成地の南東端沖合で引船 Y を左舷船首部に、引船 Z を左舷船尾部にそれぞれ係止し、北上を続けて A バース沖合に至れば、機関を停止するとともに両引船を船尾方に引かせて減速し、B バース前面約 100 メートル沖合で停留させ、Y を船尾方向に引かせるとともに Z を右舷正横方向に押させて左回頭した後、南方に向首したところで両引船を右舷正横方向に押させて同バースに寄せ、出船右舷着けする計画とした。

(7) 本件発生に至る経緯

c 1 受審人は、令和 3 年 3 月 15 日 05 時 36 分錨泊中の C に c 2 受審人と共に乗船し、昇橋後、船長 c 3 に対し、同受審人にパイロットインフォメーションカードの手交及び接岸操船計画の説明をさせ、同船の GPS のアンテナジャックに接続したパイロットサポーターをレピータコンパス付近に置いて起動した。

こうして、C は、c 3 船長ほか中華人民共和国籍の 19 人が乗り組み、c 1、c 2 両受審人が乗船し、石炭 26,400 トンを積み、船首 9.30 メートル船尾 9.80 メートルの喫水をもって、同日 05 時 54 分指定錨地 E-6 を発し、B バースに向かった。

c 1 受審人は、c 3 船長在橋の下、三等航海士が操船補佐に、操

舵手が操舵に、機関長ほか2人が機関室配置に、一等航海士ほか数人が船首配置に、二等航海士ほか数人が船尾配置に就く態勢で嚮導に当たった。

c 1 受審人は、06時10分頃本航路に入航して同航路をこれに沿って北上し、06時12分頃Yを左舷船首部に、06時23分頃Zを左舷船尾部にそれぞれ係止し、06時26分半僅か過ぎJFEスチール福山港導灯（前灯）（以下「福山港導灯」という。）から180.5度2.79海里の地点で、針路を001度に定め、機関を極微速力前進にかけ、4.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

c 1 受審人は、舵及び引船により針路及び速力を制御しながら続航し、06時44分半僅か前Bバース沖合まで約1,000メートルとなる、福山港導灯から180度1.45海里の地点付近で、待機中のバースマスターと交信し、Bバース前面約100メートル沖合で停留させて左回頭した後に接岸する計画を伝え、両引船を船尾方向に引かせるなどして徐々に減速した。

06時50分僅か過ぎc 1 受審人は、福山港導灯から180度1.23海里の地点で、353度に向首して1.8ノットの速力となり、Aバース沖合に至ったとき、機関を停止する状況となったが、回頭操船を始めることに気をとられ、機関回転計を視認するなど、機関の運転状態の確認を十分に行わなかったため、機関が極微速力前進にかかっていることに気付くことなく進行した。

やがて、c 1 受審人は、Bバース沖合に至り、Y、Z両船にそれぞれ指示して左回頭を始めたところ、06時55分半少し過ぎ予定とは異なり、引船から同バースに約50メートルまで接近している旨の報告を受け、半速力で、引き続き全速力で引くように引船に指

示した。

c 2 受審人は、計画と異なり、Bバースに接近していることに疑問を抱き、06時59分半少し前機関回転計を見たところ、機関が極微速力前進となっていることに気づき、急ぎc 1 受審人に報告した。

c 1 受審人は、報告を受けて機関が極微速力前進にかかっていることを知り、全速力後進を令したものの、及ばず、06時59分半僅か前福山港導灯から186度1,760メートルの地点において、Cは、269度に向首し、1.7ノットの速力となったとき、船首がBバースに衝突した。

当時、天候は曇りで風力3の北風が吹き、潮候は上げ潮の初期に当たり、視界は良好であった。

衝突の結果、Cは、船首部に凹損を生じ、Bバースは、プラットフォームが損壊して海中に落下したほか、同プラットフォームを支えるブラケットに曲損が生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件岸壁衝突は、福山港において、Bバースに接岸する際、機関の運転状態の確認が不十分で、極微速力前進のまま同バース沖合で回頭したことによって発生したものである。

c 1 受審人は、福山港において、Bバースに接岸する場合、Aバース沖合に至ったところで機関を停止する計画としていたのだから、機関回転計を視認するなど、機関の運転状態の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、回頭操船を始めることに気をとられ、機関の運転状態の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、機関が極微速力前進にかかっていることに気付かないままBバース沖合で回頭

して同バースに衝突する事態を招き、船体及びBバースに損傷を生じさせるに至った。

以上のc 1受審人の行為に対しては、海難審判法第3条の規定により、同法第4条第1項第3号を適用して同人を戒告する。

c 2受審人の行為は、本件発生の原因とならない。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年12月1日

広島地方海難審判所

審判長 審判官 濱 田 真 人

審判官 横 井 幸 治

審判官 菅 生 貴 繁